



Comisión  
Nacional  
de Energía

Ver textos resaltados en amarillo, especialmente los de las tres últimas páginas

## INFORME 14/2001 SOBRE LA PROPUESTA DE REAL DECRETO DE TARIFA ELÉCTRICA 2002

(Aprobado por el Consejo de Administración de la CNE en su reunión  
del 26 de Diciembre de 2001)

26 diciembre 2001

**Diferencias entre la retribución del transporte reconocida en las tarifas y la obtenida por aplicación del R.D. 2819/1998**

<b>Retribución de la actividad de transporte (MPTA)</b>					
	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>
<b>Aplicación R.D. 2819/98</b>	84.397	87.925	92.131	97.773	105.366
<b>Reconocido R.D. Tarifas</b>	84.397	86.760	91.536	96.809	<b>108.090</b>
<b>Diferencia</b>	0	-1.165	-595	-964	<b>2.723</b>
<b>Diferencia acumulada</b>	0	-1.165	-1.759	-2.723	0

*Fuente: Elaboración propia.*

<b>Retribución de la actividad de transporte (miles de euros)</b>					
	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>
<b>Aplicación R.D. 2819/98</b>	507.236	528.437	553.718	587.627	633.263
<b>Reconocido R.D. Tarifas</b>	507.236	521.438	550.142	581.834	<b>649.631</b>
<b>Diferencia</b>	0	-6.999	-3.575	-5.794	<b>16.368</b>
<b>Diferencia acumulada</b>	0	-6.999	-10.574	-16.368	0

*Fuente: Elaboración propia.*

Puede observarse que, entre las cantidades que se derivan del Real Decreto 2819/1998 y las recogidas en los Reales Decreto de Tarifas de cada año, existe un déficit acumulado, desde el ejercicio 1998, de 16.368 miles de euros. Por tanto, si se decidiese corregir esta situación, en las tarifas del ejercicio 2002 habría que establecer una cantidad de 649.631 miles de euros para la actividad de transporte. Sin embargo, no se estima pertinente realizar esta corrección ya que, como se verá más adelante, en el Real Decreto 2819/1998 existen una serie de incorrecciones e inconcreciones que aconsejan no tomar en estos momentos dicha decisión. Cabe adelantar que en el cálculo de la retribución total del transporte no se tienen en cuenta, en la actualidad, los cierres de instalaciones que se hayan producido desde 1998, ni el agotamiento de la vida útil de las instalaciones. En un apartado posterior se ofrece una reflexión sobre las consecuencias de no incorporar en el cálculo de los costes de transporte el cierre y la prolongación de la vida útil de las instalaciones.

### Coste acreditado por instalaciones anteriores a 1998

Coste acreditado actualizado (MPTA)					
	1998	1999	2000	2001	2002
<b>TOTAL</b>	84.397	86.001	88.581	90.352	91.256
<b>REE</b>	51.121	52.092	53.655	54.728	55.275
<b>IB</b>	13.197	13.448	13.851	14.128	14.269
<b>UEF</b>	4.258	4.339	4.469	4.558	4.604
<b>HC</b>	425	433	446	455	460
<b>G. ENDESA</b>	15.396	15.689	16.159	16.482	16.647
SEVILLANA	5.292	5.393	5.554	5.665	5.722
FECSA-ENHER	7.325	7.464	7.688	7.842	7.920
ERZ	1.063	1.083	1.116	1.138	1.149
E. VIESGO	813	828	853	870	879
T. EBRO	903	920	948	967	976

Fuente: *Elaboración propia.*

Coste acreditado actualizado (miles de euros)					
	1998	1999	2000	2001	2002
<b>TOTAL</b>	507.236	516.874	532.380	543.027	548.458
<b>REE</b>	307.243	313.081	322.473	328.923	332.212
<b>IB</b>	79.316	80.823	83.247	84.912	85.761
<b>UEF</b>	25.591	26.077	26.860	27.397	27.671
<b>HC</b>	2.554	2.603	2.681	2.735	2.762
<b>G. ENDESA</b>	92.532	94.290	97.119	99.061	100.052
SEVILLANA	31.806	32.410	33.382	34.050	34.390
FECSA-ENHER	44.024	44.861	46.206	47.131	47.602
ERZ	6.389	6.510	6.705	6.840	6.908
E. VIESGO	4.886	4.979	5.128	5.231	5.283
T. EBRO	5.427	5.530	5.696	5.810	5.868

Fuente: *Elaboración propia.*

Este coste se obtiene, para cada año, actualizando con el IPC-X los costes acreditados para cada empresa en el ejercicio de 1998 establecidos en el Real Decreto 2819/1998, siendo el IPC el previsto y X un factor de eficiencia que toma el valor 1 hasta el año 2002. **Conviene indicar, en este punto, que en la fórmula de actualización dada en el Real Decreto 2819/1998 existe ya un primer error ya que, literalmente, para calcular, por ejemplo, el coste acreditado del año 1999, habría**

que actualizar la cantidad acreditada para el ejercicio de 1998 con el IPC del 1998 y el IPC del año 1999, lo cual es un absurdo desde el punto de vista económico. Al igual que se hizo en el cálculo tarifario del anterior ejercicio, en este Informe no se ha considerado en la actualización el IPC correspondiente al año 1998.

Los datos correspondientes a Iberdrola, Electra de Viesgo, e Hidroeléctrica del Cantábrico, en los años 1999, 2000, 2001 y 2002 se han confeccionado teniendo en cuenta los efectos retributivos de la adquisición de determinados activos de transporte de Iberdrola y Electra de Viesgo por Hidroeléctrica del Cantábrico.

Esta transferencia de instalaciones afecta para el año 2002, aunque levemente, no sólo al reparto entre empresas de la cantidad global, sino también al monto global, ya que en el cálculo del incentivo por disponibilidad de cada una de las empresas implicadas en la compra-venta interviene, entre otros, el coste acreditado a cada una de ellas, que se ven modificados con dicha compra-venta. Al ser los índices de disponibilidad de cada empresa distintos, los incentivos resultantes también lo serán. Como consecuencia esta transferencia de instalaciones afecta igualmente a la liquidación de los costes de transporte que realiza esta Comisión. Con respecto a los ejercicios de 1999 y 2000 esta compra-venta afecta únicamente al reparto del monto total, ya que no se reconoció cantidad alguna a estas empresas por disponibilidad al no haber aportado en su momento la información necesaria, sin embargo en el ejercicio de 2001, al proporcionar las empresas datos de disponibilidad, no sólo afecta a la cantidad global de cada empresa, sino que afecta también al monto global. Por ende, también afecta a la liquidación de costes de transporte desde el 1 de mayo de 1999, ya que dicha fecha queda determinada en la Resolución de la Dirección General de la Energía a efectos de la transferencia.

#### **4.2.2 El cálculo del coste por nuevas inversiones y su necesaria corrección**

El Real Decreto 2819/1998, de 23 de diciembre, incluye como concepto de retribución de la actividad de transporte los costes de inversión y de explotación correspondientes a las inversiones realizadas en nuevas instalaciones de transporte. Estas inversiones en nuevas instalaciones de transporte pueden acometerse por procedimientos concursales o mediante autorización directa. En el primer caso, los costes acreditados de las nuevas instalaciones serán los que se deriven de las condiciones del concurso. En el segundo caso, los costes acreditados de las nuevas instalaciones se determinarán por la aplicación de unos valores estándares en concepto de costes de inversión y de costes de explotación.

Hasta el momento, pese a las reiteradas recomendaciones de esta Comisión, todas las instalaciones de transporte puestas en funcionamiento desde la entrada en vigor del Real Decreto 2819/1998 se han adjudicado de forma directa. En consecuencia, los costes correspondientes a nuevas inversiones se obtienen por aplicación de los referidos valores estándares.

El siguiente cuadro contiene información sobre las instalaciones de transporte que han entrado en funcionamiento en 1998, 1999, 2000 y 2001, de acuerdo con la información facilitada por las empresas transportistas. Al respecto, la información correspondiente a nuevas líneas, subestaciones y transformadores de potencia en los ejercicios de 1998 y 1999 pueden considerarse como definitivas, ya que se dispone de esta información debidamente auditada, mientras que las instalaciones relativas al año 2000 serán provisionales hasta que se presente, por parte de todas las empresas, las auditorías correspondientes, y las instalaciones relativas al año 2001 se corresponden con las previsiones de puesta en servicio de cada empresa.

La experiencia de los anteriores ejercicios tarifarios, en el que se incluyeron por parte de las empresas instalaciones que finalmente no entraron en servicio, invita a que se cuestione seriamente esta última información y, como consecuencia, se hace necesario instrumentar un procedimiento que garantice la bondad de la misma. Así, por ejemplo, podría fijarse como fecha máxima de puesta en servicio el tercer trimestre de cada año, de modo que a la hora de calcular la retribución del siguiente ejercicio se dispusiese de información contrastable, bien mediante inspección in situ de las instalaciones declaradas, bien mediante la aportación por parte de las empresas de las Actas oficiales de puesta en servicio. Igualmente, se considera oportuno involucrar al Operador del Sistema y Gestor de la Red de Transporte en la confección y validación de dicha información ya que éste es el responsable último del desarrollo de la red de transporte, por lo cual debe garantizarse su independencia respecto de la función que realiza REE como transportista.

#### Atlas de instalaciones de transporte

	TOTAL			
	1998	1999	2000	2001
<b>Total líneas (km circuito)</b>	<b>401,3</b>	<b>110,9</b>	<b>424,6</b>	<b>550,6</b>
<b>Líneas aéreas (km circuito)</b>	<b>390,2</b>	<b>103,7</b>	<b>418,7</b>	<b>520,1</b>
Líneas 220 kV	95,6	103,7	53,7	174,5
Líneas 400 kV	294,6	0,0	365,0	345,6
<b>Líneas subterr. (km circuito)</b>	<b>11,1</b>	<b>7,2</b>	<b>6,0</b>	<b>30,5</b>
Líneas 220 kV	11,1	7,2	6,0	30,5
Líneas 400 kV	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Posiciones subestación (nº)</b>	<b>21</b>	<b>28</b>	<b>57</b>	<b>104</b>
Posiciones 220 kV	18	24	37	67
Posiciones 400 kV	3	4	21	37
<b>Capacidad transform. (MVA)</b>	<b>0</b>	<b>925</b>	<b>1.700</b>	<b>0</b>
400/220 kV	0	925	800	0
400/132 kV	0	0	900	0
<b>Despachos maniobra (MPTA) (*)</b>	<b>5.198,8</b>	<b>3.754,7</b>	<b>2.738,7</b>	<b>1.494,7</b>

(\*) Inversiones realizadas en 1997, 1998, 1999 Y 2000 respectivamente

Fuente: *Elaboración propia.*

Costes de transporte por nuevas inversiones (miles de euros)												
	COSTES AÑO 1999			COSTES AÑO 2000			COSTES AÑO 2001			COSTES AÑO 2001		
	Inversión	Explotac	TOTAL	Inversión	Explotac	TOTAL	Inversión	Explotac	TOTAL	Inversión	Explotac	TOTAL
INVERSIONES 1998	9.056	2.507	11.564	9.328	2.582	11.910	9.515	2.634	12.149	11.814	2.684	14.497
INVERSIONES 1999	0	0	0	5.020	1.661	6.681	5.120	1.694	6.814	6.319	1.726	8.045
INVERSIONES 2000	0	0	0	0	0	0	12.643	5.289	17.932	13.792	5.354	19.146
INVERSIONES 2001	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25.903	9.962	35.865
Total nuevas instal.	9.056	2.507	11.564	14.348	4.243	18.591	27.278	9.617	36.895	57.828	19.726	77.553

Fuente: *Elaboración propia.*

Los costes de inversión, en la redacción actual del Real Decreto 2819/1998, se obtienen como la suma de dos anualidades: una en concepto de amortización de los activos y otra en concepto de retribución de los mismos. Una vez puestas en servicio las instalaciones, se calculan la amortización y la retribución del primer año. La amortización se determina dividiendo el valor de la inversión por la vida útil (40 años para líneas y subestaciones; 14 años para los despachos de maniobra). La retribución se calcula aplicando una tasa monetaria (MIBOR a 3 meses + 1%) al valor de la inversión. El coste de inversión desde el segundo año hasta el final de la vida útil se establece actualizando la anualidad del primer año con el IPC-Y.

Este procedimiento de remuneración da lugar a unos flujos de ingresos cuyo Valor Actualizado Neto supera con claridad al valor estándar de las inversiones en el momento de su entrada en servicio, como se puede comprobar en el siguiente cuadro. El mismo muestra el valor de las instalaciones de transporte puestas en servicio en 1998, 1999, 2000 y 2001 y el Valor Actualizado Neto de los costes de inversión que se obtendrían por aplicación del Real Decreto 2819/1998. El escenario analizado contempla un IPC del 2%, un factor Y del 1% y una tasa monetaria del 5,25 % para el año 2001 y siguientes. Para los años 1998, 1999, 2000 y 2001 se han utilizado los parámetros (véase Cuadro de parámetros de cálculo de los ingresos por la actividad de transporte).

De aplicarse literalmente el mecanismo de retribución de las nuevas inversiones que se deriva del Real Decreto 2819/1998, las empresas transportistas recuperarían al final de la vida útil de estos activos un valor muy superior al reconocido por aplicación de los costes estándares. Esto se debe a que se está utilizando una tasa monetaria, en vez de una tasa real, para retribuir dichas instalaciones, y a que no se tiene en cuenta que el valor de los activos decrece con el tiempo en la medida en que se van amortizando.

#### Comparación entre el Valor de Inversión y el VAN de los costes de inversión s/ R.D. 2819/1998 (MPTA)

	LINEAS+SUB.				DESPACHOS MANIOBRA			
	INV. 1998	INV. 1999	INV. 2000	INV. 2001	INV. 1998	INV. 1999	INV. 2000	INV. 2001
Valor Inversión	15.739	10.340	23.717	44.910	2.132	4.339	3.314	3.953
VAN costes Inversión s/ R.D.	24.372	13.164	36.315	67.138	2.863	5.160	4.377	5.130
Diferencia	54,9%	27,3%	53,1%	49,5%	34,3%	18,9%	32,1%	29,8%

Fuente: *Elaboración propia.*

#### Comparación entre el Valor de Inversión y el VAN de los costes de inversión s/ R.D. 2819/1998 (miles de euros)

	LINEAS+SUB.				DESPACHOS MANIOBRA			
	INV. 1998	INV. 1999	INV. 2000	INV. 2001	INV. 1998	INV. 1999	INV. 2000	INV. 2001
Valor Inversión	94.593	62.145	142.541	269.913	12.811	26.077	19.918	23.758
VAN costes Inversión s/ R.D.	146.480	79.118	218.255	403.510	17.207	31.015	26.308	30.831
Diferencia	54,9%	27,3%	53,1%	49,5%	34,3%	18,9%	32,1%	29,8%

Fuente: *Elaboración propia.*

Por el contrario, si se utilizase una tasa real de retribución y se tuviera en cuenta el decrecimiento del valor neto de los activos, se obtendría un flujo de ingresos que permitiría recuperar el valor estándar de los mismos en el momento de su puesta en servicio. Las siguientes modificaciones, tal y como ya se planteó en el Informe de esta Comisión sobre las tarifas para el año 2001, en la definición de los costes de inversión del Real Decreto 2819/1998, permitirían alcanzar el resultado mencionado.



$$\begin{aligned}
CI_n &= A_n + R_n \\
A_n &= A_{n-1} \times (1 + IPC_n - Y_n) \quad \forall n=2, \dots, Vu \\
A_1 &= \frac{VAI_0 \times (1 + 0.75 \times IPC_1)}{Vu} \\
R_n &= VAIN_{n-1} \times (1 + IPC_n - Y_n) \times Tr_n \quad \forall n=2, \dots, Vu \\
R_1 &= VAI_0 \times (1 + 0.75 \times IPC_1) \times Tr_1 \\
VAIN_n &= VAIN_{n-1} \times (1 + IPC_n - Y_n) - A_n \quad \forall n=2, \dots, Vu \\
VAIN_1 &= VAI_0 \times (1 + 0.75 \times IPC_1) - A_1
\end{aligned}$$

donde:

- CI: coste de inversión
- A: amortización
- R: retribución
- VAI: valor inversión
- VAIN: Valor Neto Inversión
- Tr: tasa real
- Vu: vida útil

En el siguiente cuadro se muestra la comparación entre los costes de inversión que se obtendrían con este método y los que se derivan de aplicar el Real Decreto 2819/1998. De la comparación se deduce que en el año 2002 existiría una sobreestimación de los costes de inversión por aplicación estricta del Real Decreto 2819/1998, que podría cuantificarse en el 18,22 %.

**Comparación entre los costes de inversión s/ R.D. 2819/1998 y la propuesta de modificación (MPTA)**

<b>Comparación Costes Inversión</b>								
	Costes Inv. R.D.	Costes Inv. R.D.	Costes Inv. R.D.	Costes Inv. R.D.	Costes Inv. R.D. Corregido	Costes Inv. R.D. Corregido	Costes Inv. R.D. Corregido	Costes Inv. R.D. Corregido
	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
Inversiones 1998	1.516	1.562	1.593	1.609	1.107	741	1.183	1.332
Inversiones 1999		1.181	1.205	1.217		723	1.088	1.208
Inversiones 2000			2.335	2.359			1.694	1.995
Inversiones 2001				4.030				3.259
<b>Total</b>	1.516	2.743	5.133	9.214	1.107	1.464	3.965	7.794

Fuente: *Elaboración propia.*

**Comparación entre los costes de inversión s/ R.D. 2819/1998 y la propuesta de modificación (miles de euros)**

<b>Comparación Costes Inversión</b>								
	Costes Inv. R.D.	Costes Inv. R.D.	Costes Inv. R.D.	Costes Inv. R.D.	Costes Inv. R.D. Corregido	Costes Inv. R.D. Corregido	Costes Inv. R.D. Corregido	Costes Inv. R.D. Corregido
	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
Inversiones 1998	9.113	9.386	9.574	9.669	6.654	4.452	7.108	8.007
Inversiones 1999		7.099	7.241	7.313		4.348	6.542	7.259
Inversiones 2000			14.035	14.176			10.183	11.993
Inversiones 2001				24.221				19.584
<b>Total</b>	9.113	16.485	30.850	55.379	6.654	8.800	23.833	46.843

Fuente: *Elaboración propia.*

El cuadro siguiente contiene el valor de los costes de transporte por las nuevas inversiones directas si se modificase, según la propuesta anterior, el procedimiento de cálculo de los costes de inversión del Real Decreto 2819/1998.

De esta forma, los costes de transporte por nuevas inversiones directas se reducirían un 21 % en el año 1999, un 30 % en el año 2000, un 9 % en el año 2001 y un 14% en el 2002.

Retribución del transporte con corrección del R.D. 2819/1998 (MPTA)					
	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Coste acreditado 1998</b>	84.397	86.001	88.581	90.352	91.256
<b>Nuevas inversiones</b>		1.524	2.170	5.566	11.076
Inversiones 1998		1.524	1.170	1.621	1.779
Inversiones 1999			1.000	1.370	1.495
Inversiones 2000				2.574	2.886
Inversiones 2001					4.916
<b>Incentivo Disponibilidad</b>			457	-379	1.207
<b>TOTAL</b>	84.397	87.525	91.208	95.539	103.538

Fuente: Elaboración propia

Retribución del transporte con corrección del R.D. 2819/1998 (miles de euros)					
	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Coste acreditado 1998</b>	507.236	516.874	532.380	543.027	548.458
<b>Nuevas inversiones</b>	0	9.161	13.043	33.450	66.569
Inversiones 1998	0	9.161	7.034	9.742	10.691
Inversiones 1999	0	0	6.009	8.236	8.985
Inversiones 2000	0	0	0	15.472	17.347
Inversiones 2001	0	0	0	0	29.546
<b>Incentivo Disponibilidad</b>	0	0	2.747	-2.277	7.252
<b>TOTAL</b>	507.236	526.035	548.170	574.200	622.278

Fuente: Elaboración propia

En resumen, el tratamiento retributivo implícito en el Real Decreto 2819/1998 de las nuevas inversiones realizadas por autorización directa, da lugar a una remuneración de las empresas que acometan dichas inversiones superior a la necesaria para recuperar el valor estándar de las instalaciones puestas en servicio.

Esto se corregiría parcialmente con las modificaciones que se han propuesto anteriormente, pero no resolvería el problema por completo. En este sentido conviene recordar que la retribución por nuevas inversiones se une a la correspondiente a los activos existentes hasta el 31 de diciembre de 1997, que en la terminología del reiterado Real Decreto se conoce como coste acreditado a la actividad de transporte en 1998. Estos costes se actualizan cada año con el IPC-X y dan lugar a la retribución anual por este concepto.

Aquí, de nuevo, la retribución del transporte se ve sobrevalorada, debido a que, si bien se añaden a la bolsa inicial de 1998 actualizada los costes por nuevas inversiones, no se detraen, sin embargo, los correspondientes a las instalaciones que son objeto de cierre.

El artículo 8 del Real Decreto 2819/1998 establece que el procedimiento de cálculo del coste acreditado de las instalaciones objeto de cierre, será similar al utilizado para el cálculo de los costes acreditados a las nuevas inversiones autorizadas de forma directa. Cabría entender que dicha similitud conlleva a considerar la instalación objeto de cierre como si fuera nueva, es decir, que se valoraría ésta a coste de reposición, aunque en buena lógica se deberían valorar al coste que actualmente tiene dicha instalación para el sistema. Lo dispuesto en el Real Decreto 2819/1998 hace que se sobrevalore el coste acreditado a dichas instalaciones objeto de cierre, tal y como se ha visto en el apartado anterior. Tampoco queda claro cuál es el fin último de dicho cálculo. Si se interpreta que debe descontarse el coste de las instalaciones objeto de cierre para determinar la retribución del transporte, los datos aportados tanto por el Ministerio de Economía como por la CNE deben tomarse como provisionales. Al respecto, cabe mencionar que las empresas transportistas no han remitido, con carácter general, información relativa a las bajas de instalaciones, por lo que, hasta que se concrete el método de valoración de las mismas y se disponga de toda la información auditada, los valores que se recogen en el presente informe deben considerarse como provisionales.

Análogamente, deberían descontarse los costes de inversión de aquellas instalaciones que, habiendo superado la vida útil, siguen en funcionamiento, debiéndoseles reconocer exclusivamente a efectos retributivos los costes de operación y mantenimiento y, en su caso, los costes de alargamiento de vida.

Mención especial requieren las instalaciones que han sido objeto de CESIÓN por parte de terceros a las compañías eléctricas y que éstas declaran para la retribución como instalaciones puestas en funcionamiento en el año de la cesión.

A este respecto, el Real Decreto 1955/200, de 1 de diciembre, establece en su artículo 32.2 que:

*"Cuando la conexión dé lugar a la partición de una línea existente o planificada con entrada y salida en una nueva subestación, las instalaciones necesarias para dicha conexión, consistentes en la nueva línea de entrada y salida, la nueva subestación de la red de transporte o distribución, en lo que se refiere a las necesidades motivadas por la nueva conexión, el eventual refuerzo de la línea existente o planificada y la adecuación de las posiciones en los extremos de la misma, que resulten del nuevo mallado establecido en la planificación tendrán la consideración de la red a la que se conecta.*

*La inversión necesaria será sufragada por él o los promotores de la conexión, pudiendo este o estos designar al constructor de las instalaciones necesarias para la conexión, conforme a las normas técnicas aplicadas por el transportista, **siendo la titularidad de las instalaciones del propietario de la línea a la que se conecta.***

*En todo caso, si las nuevas instalaciones desarrolladas fueran objeto de utilización adicional por otro consumidor y/o generador, el nuevo usuario contribuirá, por la parte proporcional de utilización de la capacidad de la instalación, en las inversiones realizadas por el primero. Dicha obligación sólo será exigible en el plazo de cinco años a contar desde la puesta en servicio de la conexión. La Comisión Nacional de Energía resolverá en caso de discrepancias.*

***En el caso de las instalaciones de transporte, los costes de operación y mantenimiento serán a cargo del sistema".***

Conforme lo que establece el citado Real Decreto 1955/2000, a dichas instalaciones cedidas únicamente se les deberían reconocer los costes de operación y mantenimiento.

En conclusión, la regulación económica de la actividad de transporte que se establece en el Real Decreto 2819/1998, tendría como resultado un exceso retributivo de dicha actividad, por cuanto se reconocen los costes de las nuevas inversiones de manera sobrevalorada, y no se tiene en cuenta el cierre de instalaciones o la existencia de instalaciones que sigan en funcionamiento aunque hayan superado la vida útil. Todas estas consideraciones llevan a proponer, tal y como ya se manifestó en el informe sobre las tarifas de los años 2000 y 2001, una revisión del modelo de retribución del transporte de manera urgente, en la cual se deberían considerar, además de los temas antes citados, otros aspectos relativos a actividades de diversificación que se realizan utilizando instalaciones eléctricas de transporte, que han sido financiados por los consumidores de energía eléctrica.

#### 4.2.3 Incentivo a la disponibilidad

Las empresas transportistas pueden obtener una prima o una penalización en su retribución para la actividad de transporte en función de los índices de disponibilidad de sus instalaciones, según lo establecido en el Real Decreto 2819/1998. Esta prima se calcula como un porcentaje de los costes acreditados correspondientes a todas las instalaciones, nuevas y antiguas, siendo tanto mayor cuanto mayor sea la disponibilidad real de las instalaciones respecto a una que se fija como objetivo. En concreto, las expresiones del Real Decreto 2819/1998 son las siguientes:

$$ID_{in-1} = d_{in-1} \times (TR_{1998in-1} + IINT_{in-1})$$
$$d_{in-1} = k(dr_{in-1} / do_{in-1} - 1)$$

Dicha formulación no es correcta desde el punto de vista de esta Comisión ya que, literalmente, la prima a cobrar en el ejercicio "n" se calcula en función de la disponibilidad alcanzada en dicho ejercicio "n", la cual no es conocida hasta que dicho ejercicio finaliza. Considerando que la prima a cobrar en el ejercicio "n" debe calcularse en función de la disponibilidad del ejercicio "n-1", surge la duda de si la misma debe aplicarse al coste acreditado a las instalaciones, nuevas y antiguas, del ejercicio "n-1" o del "n". En el presente informe se ha considerado esta última opción.

Hasta el momento, no se han determinado los valores y fórmulas de cálculo que permitan obtener este incentivo a la disponibilidad, en concreto, no se ha especificado cómo determinar  $k$ ,  $d_r$  y  $d_o$ . No obstante, del artículo 26 ya mencionado Real Decreto 1955/2000, sobre *Calidad global*, puede concluirse que el valor de  $d_o$  se ha fijado en el 0,97, que ha sido el considerado en el presente informe, y que el valor de  $d_r$  se calcularía de la siguiente manera:

$$d_r = 1 - II$$

donde II es el índice de indisponibilidad que se define de la siguiente forma:

$$II = \frac{\sum_{i=1}^n t_i \times PN_i}{T \sum_{i=1}^n PN_i}$$

siendo:

- $t_i$ : tiempo de indisponibilidad de cada circuito, transformador y elemento de control de potencia activa o reactiva (horas)
- $n$ : nº total de circuitos, transformadores y elementos de control de potencia activa o reactiva de la red de transporte.
- $T$ : duración de período de estudio (horas)

- $PN_i$ : Potencia nominal de los circuitos, transformadores y elementos de control de potencia activa o reactiva

La anterior formulación puede valorarse como de poco rigurosa. Así, por ejemplo, se da el mismo peso relativo a la potencia de una línea que de un transformador, cuando la realidad nos indica que las tasas de fallo de uno y otro elemento no son equiparables. Por tanto, esta Comisión entiende que dicha formulación debería ser modificada de manera urgente.

Por otro lado, la definición de objetivos de disponibilidad debería asentarse sobre un conjunto de criterios que permitan contrastar las bondades del mecanismo de incentivos propuesto. En este sentido resulta necesario observar, tal y como ya manifestó esta Comisión con motivo del informe sobre las tarifas para el año 2001, los siguientes principios

- El incentivo a la disponibilidad debería estar asociado a la base de datos de disponibilidades de todas las instalaciones de transporte convenientemente auditada, además de a cuanta otra información sobre la materia sea relevante.
- El incentivo a la disponibilidad debería estar ligado con las actuaciones acometidas por las empresas de transporte tendentes a mejorarla de un año a otro.

Al hilo de lo anterior, la información que finalmente se ha utilizado y que ha servido de base para el cálculo del incentivo a la disponibilidad de cada una de las empresas eléctricas es la que ha remitido el Operador del Sistema y Gestor de la Red de Transporte. Cabe destacar que dicha información es incompleta al comprender únicamente el período de enero 2001 a octubre 2001. Por tanto, nuevamente, los valores obtenidos deben considerarse como provisionales.



## **4.3 La retribución de la distribución**

### **4.3.1 Antecedentes**

El Real Decreto 2819/1998, en su artículo 20, establece la fórmula de actualización de la retribución global de la distribución, mecanismo de actualización que ya aparecía recogido en el Real Decreto 2017/1997.

Dicha fórmula actualiza anualmente el coste de esta actividad regulada en función de las previsiones del IPC, tras descontarle un factor de eficiencia igual a 1, y del incremento de la demanda, afectada ésta por un parámetro corrector, denominado “factor de eficiencia”, que no podrá superar el valor de 0,4. En otras palabras, la retribución de la distribución no podrá crecer con la demanda más de un 0,4 del crecimiento de ésta.

El Real Decreto 3490/2000, de 29 de diciembre, por el que se establece la tarifa eléctrica para el 2001, determina los costes destinados a retribuir la actividad de distribución en el 2001 en 2.647.818 miles de euros. Esta cifra, a su vez, se deriva de la establecida en el Real Decreto 2066/1999, de 30 de diciembre, por el que se establece la tarifa eléctrica para el 2000, 2.575.192 miles de euros.

En la actualidad continúa siendo necesario la justificación de la base retributiva de la actividad de distribución. La normativa aplicable a la retribución de la actividad de la distribución, iniciada con el Real Decreto 2017/1997, y desarrollada por el Real Decreto 2819/1998 y por la Orden Ministerial de 14 de junio de 1999, no ha resuelto este problema.

Cabe destacar, así mismo, que la normativa regulatoria vigente no especifica el periodo a partir del cual ha de revisarse la base retributiva, ni la fórmula de actualización de la distribución, ni el parámetro corrector del IPC, explícitamente 1

informa, esto es, aplicar por un lado los porcentajes de reparto dados en la Orden Ministerial de 14 de junio de 1999 y, al mismo tiempo, minorar la retribución de unas empresas, incrementando la de otras, bajo la argumentación de que si se aplicasen los porcentajes del modelo de red de referencia unas ganarían y otras perderían, o que existe un desfase entre la inversión real y la inversión derivada del citado modelo, esta Comisión estima que dicha práctica puede calificarse, al menos, de poco rigurosa. Valga recordar que mediante la referida Orden Ministerial de 14 de junio de 1999, no sólo se establecieron los porcentajes de reparto de la retribución total para los años 1998 y 1999, sino que también se estableció una metodología para calcular los correspondientes a los sucesivos ejercicios, metodología que ya se vió truncada en virtud de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 8 del Real Decreto 3490/2000, de tarifas para 2001. Pero es más, en el apartado 2 del mismo artículo 8 de dicho Real Decreto 3490/2000, se estableció que durante el año 2001 se revisarían los criterios de retribución a la distribución establecidos en la citada Orden Ministerial de 14 de junio de 1999, revisión de criterios que, al menos formalmente, no se ha producido. Por todo ello, esta Comisión estima que, con independencia de que dichos porcentajes puedan verse modificados en un futuro a resultas del modelo retributivo que finalmente se adopte, debería aplicarse lo establecido en la citada Orden Ministerial, en la cual se marca, como se ha dicho, un procedimiento para calcular, para los sucesivos ejercicios, los porcentajes de reparto correspondientes a cada empresa. Por tanto, hasta que dicha Orden Ministerial no sea expresamente modificada, esta Comisión entiende que la misma debería ser aplicada en todos sus extremos. De otro modo, se estaría introduciendo, una vez más, una inseguridad regulatoria en el sistema eléctrico y perjudicando arbitrariamente a unas empresas a favor de otras.

A este respecto, esta Comisión considera necesario proceder a modificar de manera urgente el modelo retributivo de la actividad de distribución en su conjunto. De acuerdo con las prácticas observadas en otros países, esta

**VOTO PARTICULAR RELATIVO AL AUMENTO DE TARIFA  
PROPUESTA QUE FORMULAN LOS CONSEJEROS JORDI DOLADER I  
CLARA, SEBASTIÀ RUSCALLEDA I GALLART Y JUAN IGNACIO UNDA  
URZAIZ.**

Los consejeros Jordi Dolader i Clara, Sebastià Ruscalleda i Gallart y Juan Ignacio Unda Urzaiz, por las razones que se enumeran a continuación, dan su voto contrario a la aprobación del expediente de tarifas 2002 tal y como se ha recibido del Ministerio de Economía y proponen que se apliquen en el año 2002 las mismas tarifas que en el 2001.

El expediente de tarifas constituye el acto regulatorio más importante del año y es por tanto imprescindible que todos los organismos que intervienen en su propuesta e informe dispongan de un plazo razonable para hacer sus aportaciones.

Ello no es posible cuando, como en este año, el Ministerio ha remitido el expediente el día 19 de diciembre, teniendo en cuenta que debe ser examinado por el Consejo de Ministros del día 27.

Ocho días, que incluyen Navidad, no son suficientes para que la CNE envíe el expediente al Consejo Consultivo de Electricidad, para que los miembros de este Consejo estudien la propuesta, para que redacten sus alegaciones, y una vez recibidas por escrito puedan ser valoradas, y para que la CNE pueda hacer llegar en tiempo hábil un informe completo al Ministerio de Economía, que a su vez lo ha de remitir a la Comisión Delegada de Asuntos Económicos para su posterior remisión al Consejo de Ministros.

Por obligada lealtad institucional, la CNE ha hecho todos los esfuerzos posibles para cumplir estos plazos bordeando incluso la legalidad establecida en cuanto a los plazos regulados en los procedimientos de actuación de este órgano.

La mejor prueba de que el plazo no es suficiente es que los servicios técnicos de la CNE han propuesto enviar el informe que han elaborado sin tener en cuenta, por falta de tiempo, el contenido de las alegaciones del Consejo Consultivo, que, por otra parte, en el momento de iniciar el Consejo de Administración que ha aprobado este informe, habían llegado en número de 5, cuando el número de miembros del Consejo Consultivo es de 36. Dadas las circunstancias, es bastante posible que algún Consejero lea el contenido de la propuesta una vez ya haya sido aprobada por el Consejo de Ministros.

Además, ¿Tendrán tiempo el Ministerio de Economía, la Comisión Delegada de Asuntos Económicos y el Consejo de Ministros de valorar sosegadamente el contenido del informe de la CNE y de su Consejo Consultivo cuando estos escritos saldrán de la CNE en la tarde del 26 de diciembre? ¿No será pues un simple ejercicio formal para evitar que el acto administrativo sea impugnado por algún actor del sector eléctrico español sujeto a sus resultados?

El consejo de ministros se celebró el 27 de diciembre

Todo ello se produce además en un momento en que la opinión pública se muestra muy crítica en relación con la calidad del suministro eléctrico, por lo que algunos miembros del Consejo Consultivo pueden pensar que la premura en el trámite del expediente se hace para escamotear el necesario debate de un Consejo Consultivo con la presencia de todos.

Ante estas circunstancias no se puede dar por bueno cualquier aumento de tarifas por pequeño que sea, ya que ni la subida media de tarifas propuesta del 0,41% solucionará problema alguno, ni tampoco la solución del problema debe basarse necesariamente en una subida de tarifas. Puede que las tarifas deban bajar o puede que en algún momento incluso tengan que subir, pero siempre sujeto a métodos objetivos, transparentes y no discriminatorios.

La solución de los problemas que tiene el sistema eléctrico español que se han puesto de manifiesto a lo largo de este año, requiere no sólo la variación del procedimiento actual en el que, al margen de cualquier metodología, se establecen unas variaciones tarifarias y se ajustan los ingresos a los costes regulados mediante la partida de costes CTC por diferencias, sino que además requieren el establecimiento de una metodología que garantice que la retribución de las actividades reguladas se invierte efectiva y adecuadamente para la mejora y ampliación de las redes. La falta de una metodología tarifaria y de una memoria económica adecuada impiden el correcto análisis de las diferentes propuestas de partidas de costes, así como su adecuada asignación de dichos costes en función de los periodos horarios y niveles de tensión para los diferentes grupos tarifarios.

Finalmente, tal como ya indicábamos en nuestro voto particular en el pasado ejercicio nos continúa pareciendo discriminatorio el desigual trato que reciben los consumidores domésticos y las pequeñas industrias y servicios, y continúan existiendo razones de oportunidad para no incrementar las tarifas de consumidores de alta tensión.

En la tabla 1 puede verse que la rebaja de tarifa que han experimentado los consumidores en tarifa 3.0 y 4.0 y A.T. 1.1. desde 1996 hasta el presente año (el 19,61% y el 17,10% respectivamente) son inferiores a las rebajas de la tarifa doméstica (21,06%) y lo mismo es cierto si en lugar de comparar tarifas lo hacemos con los precios medios de la electricidad.